RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

SDES
Statistique publique
de l'énergie, des transports,
du logement et de l'environnement

— Juillet 2026 —

LES ESSENTIELS

— S'INFORMER
Partager les données de référence

TRANSPORTS

Transport de voyageurs en 2024 : davantage d'usage des modes collectifs mais un recours à la voiture toujours important

À RETENIR

- Le transport intérieur de voyageurs en France est en hausse de 1,1 % par rapport à 2023. Cette augmentation est principalement portée par le transport ferré, qui augmente de 5,9 % et dépasse son niveau d'avant la crise sanitaire (2019).
- Pour les déplacements domicile-travail, la voiture reste le mode de transport le plus utilisé, mais les modes dits « actifs » se développent ; la part du vélo a notamment plus que doublé depuis 2015.
- Tandis que le transport de voyageurs augmente un peu, les émissions de gaz à effet de serre (GES) associées sont stables, et la consommation d'énergie diminue légèrement (- 0,5 %).
- L'activité des entreprises de transport de voyageurs représente 2,4 % du PIB et augmente de 4,3 % sur un an. En parallèle, l'emploi salarié du secteur croît de 1,8 % en 2024, avec une forte augmentation des taxis et VTC.
- Chaque Français dépense en moyenne 2 777 € par an pour ses déplacements, et ces dépenses représentent 12,5 % du budget des ménages. Elles sont en hausse (+ 1,5 %), surtout pour celles associées au transport collectif qui augmentent de 8,0 % en 2024.

REPÈRES

82 %
des déplacements de voyageurs sont effectués en véhicule particulier.

20,4 %
des émissions de GES en France sont dues au transport intérieur de voyageurs.

Une quasi-stabilité pour le transport individuel

En 2024, le transport intérieur de voyageurs (*voir méthodologie*) s'établit à 1 047 milliards de voyageurs-kilomètres en France métropolitaine, en hausse de 1,1 % par rapport à 2023.

Le transport individuel en véhicules particuliers reste largement majoritaire (82 % du transport intérieur de voyageurs), et est quasiment stable en 2024 (+ 0,3 %) mais se maintient 4,1 % en dessous de son niveau de 2019 avant la crise sanitaire. Les voitures particulières immatriculées en France représentent 82 % du transport individuel, les véhicules utilitaires légers (VUL) immatriculés en France 7 %, les véhicules légers (voitures particulières et VUL) immatriculés à l'étranger 9 % et les deux-roues motorisés 1 %.

La voiture est prédominante dans les trajets domicile-travail, mais les modes actifs se développent : le vélo représente le mode principal pour les trajets domicile-travail pour 4,3 % des personnes en emploi ou en apprentissage. Cette part a plus que doublé depuis 2015. Celle de la marche dans ces mêmes déplacements est de 6,5 %, et est relativement stable depuis 2015. L'utilisation de ces deux modes reste très inégale, ils sont notamment surreprésentés dans les communes de plus de 100 000 habitants.

Une nette augmentation du transport collectif hors transport aérien

Les transports collectifs se répartissent entre le transport ferré (trains, RER, métros) qui représente 12 % du total et progresse de 5,9 % sur un an ; le transport collectif routier (autobus, autocars, tramways) à 5 % du total, en augmentation de 2,3 % ; et le transport aérien (vols intérieurs à la France métropolitaine seulement) à 1 % du total, en diminution de 4,7 % (*graphique 1*).

En 2024, les trains à grande vitesse correspondent à 54 % des voyageurs-kilomètres du transport ferré. Le reste se répartit entre les trains sous convention des conseils régionaux (19 %), les trains et RER d'Île-de-France (15 %), les autres trains interurbains (3 %) et les métros (9 %, dont près des trois quarts pour le métro parisien). Tous les types de transport ferré voient leur niveau augmenter sur un an. Le transport ferré dans son ensemble est le seul mode à dépasser largement en 2024 son niveau de 2019, bien que certaines de ses composantes (autres trains interurbains et, dans une moindre mesure, trains et RER d'Île-de-France) restent en deçà de leur niveau de 2019.

Les transports collectifs routiers voient également leur niveau augmenter en 2024. Il reste cependant inférieur de 9,9 % à celui de 2019, sous l'effet notamment de la diminution du transport par autocar, qui en représente 74 %. En revanche, le niveau des SLO (autocars en « service librement organisé », dits « autocars Macron ») et celui des bus et tramways hors Île-de-France augmentent.

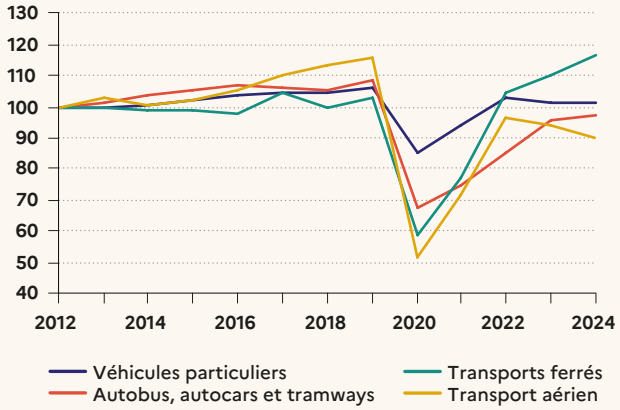
La diminution du niveau du transport aérien intérieur à la France métropolitaine confirme une tendance existant depuis 2019 (- 22,2 % de 2019 à 2024). Le nombre de passagers entre la métropole et l'étranger dépasse son niveau de 2019 (+ 3,9 % entre 2019 et 2024), comme entre la métropole et l'outre-mer (+ 0,3 %).

Le transport collectif urbain, qui regroupe à la fois les trains et RER d'Île-de-France, les métros, mais aussi les autobus et les tramways, augmente de 6,6 % mais reste inférieur de 1,3 % à son niveau de 2019. Ces évolutions sont principalement liées à celles de l'Île-de-France, qui représente près des trois quarts des voyageurs-kilomètres de ces modes de transport.

Le transport maritime augmente de 2,5 % en 2024 mais n'a pas encore retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire (- 1,3 % par rapport à 2019). Il s'accroît nettement dans les ports de Manche et de mer du Nord (+ 6,3 %) ; en revanche, il baisse légèrement en Méditerranée (- 0,6 %).

GRAPHIQUE 1 : évolution du transport intérieur de voyageurs par mode

En indice base 100 en 2012 (en voyageurs-kilomètres)



Champ : France hors DROM.
***Sources :** SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Gart, UTPF, anciennement aussi DGITM, Cerema et CGDD – (estimations SDES pour 2024)*

Des véhicules plus propres, une consommation d'énergie en baisse et des émissions de GES stables

Le transport de voyageurs représente 61 % de la consommation d'énergie des transports et environ 19 % de la consommation finale d'énergie en France métropolitaine, avec 298,3 TWh en 2024 (soit 0,29 kWh/voy-km), en diminution de 0,5 % depuis 2023 et de 8,2 % depuis 2019.

L'énergie consommée par le transport de voyageurs l'est principalement par les voitures particulières (88 %, y compris VUL étrangers et taxis). Cette part est plus importante que celle des voitures particulières dans les voyageurs-kilomètres, les transports collectifs étant plus efficaces énergétiquement, notamment du fait du plus grand nombre de voyageurs dans chaque véhicule. L'énergie consommée par les voitures particulières est cependant en diminution dans des proportions comparables au total (- 1,2 % depuis 2023, - 8,9 % depuis 2019).

Le reste de l'énergie consommée se répartit entre les autres transports individuels (deux-roues, plaisance : 3 %) et les transports collectifs (9 % ; évolution de + 4,8 % depuis 2023, - 5,0 % depuis 2019).

Le secteur des transports émet 34 % des gaz à effet de serre (GES) en France, soit 124,9 millions de tonnes équivalent CO_2 (Mt CO_2 éq), en lente diminution : après avoir connu un pic au début des années 2000, ces émissions reviennent à leur niveau de 1990 (*tableau 1*).

Les transports de voyageurs y contribuent fortement, à hauteur de 60 %, soit 75,5 Mt CO_2 éq. Autrement dit, chaque trajet d'une personne sur un kilomètre émet en moyenne environ 70 g CO_2 éq en 2024. Les voitures particulières sont responsables de 53 % des émissions des

TABLEAU 1 : évolution des émissions de GES des transports de voyageurs

	Émissions, en Mt CO_2 éq					Évolution, en %			Taux de croissance moyen annuel, en %	
	1990	2004	2019	2023	2024	1990-2024	2019-2024	2023-2024	1990-2004	2004-2024
Voitures particulières - diesel	15,3	45,1	50,0	40,5	39,0	154,6	- 22,1	- 3,8	8,0	- 0,7
Voitures particulières - essence	52,5	35,0	21,7	25,9	27,4	- 47,8	26,5	5,9	- 2,9	- 1,2
Voitures particulières - autres motorisations	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	59,9	96,8	- 4,3	5,3	- 1,2
Bus et cars diesel	2,0	2,3	2,3	2,1	2,2	7,0	- 6,7	5,7	0,8	- 0,2
Bus et cars autres motorisations	0,0	0,0	0,4	0,9	0,9	-	109,4	1,0	-	18,2
Deux-roues essence	0,7	1,3	1,3	1,2	1,2	81,4	- 4,2	6,1	4,6	- 0,2
Deux-roues autres motorisations	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	-	16,6	2,7	-	2,5
Transport ferroviaire*	1,1	0,7	0,4	0,4	0,4	- 64,5	- 5,4	3,0	- 2,8	- 3,1
Transport aérien français*	3,7	4,9	5,0	4,4	4,2	15,3	- 15,8	- 4,3	2,0	- 0,7
Transport aérien international**	9,4	16,1	19,2	16,6	17,4	84,9	- 9,3	5,0	3,9	0,4
Secteur des transports*	**124,7**	**147,7**	**134,5**	**126,4**	**124,9**	**0,2**	**- 7,1**	**- 1,2**	**1,2**	**- 0,9**

** Y compris marchandises.*
*** Non inclus dans le total du secteur des transports.*
Note : les transports fluvial, maritime et aérien internationaux ne sont pas inclus dans le sous-total « Autres transports ». Les totaux comprennent également les transports de marchandises (poids lourds, véhicules utilitaires légers pour le transport routier ; transport fluvial et maritime pour les autres transports).
Champ : France hors DROM et outre-mer appartenant à l'UE.
***Source :** Citepa, avril 2024 – inventaire format Secten*

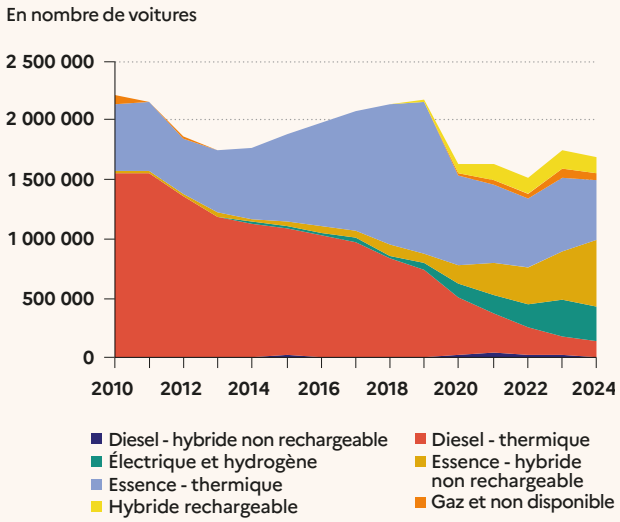
transports (hors transports internationaux), le transport aérien intérieur de 3 %, les bus et cars de 2 % et le transport ferroviaire, plus souvent électrifié donc en grande partie décarboné, de 0,3 %.

Concernant le parc automobile, la part des véhicules électriques, dont les émissions de GES et de polluants sont beaucoup plus faibles que celles des véhicules thermiques (essence ou diesel notamment), reste très minoritaire mais augmente parmi les voitures particulières françaises en circulation : elle passe de 0,3 % en 2019 à 2,5 % en 2024. Parmi les nouvelles immatriculations en 2024, elle atteint 16,8 % (*graphique 2*).

De même, la part des véhicules hybrides rechargeables parmi les voitures particulières en circulation en France métropolitaine passe de 0,2 % en 2019 à 1,6 % en 2024. Ces véhicules représentent 8,4 % des immatriculations sur l'année 2024.

Sur l'ensemble du parc, la durée de vie moyenne des véhicules particuliers (mesurée à partir de l'âge moyen des voitures cédées pour destruction) est de 19,9 ans, soit 0,3 an de plus qu'en 2023, indiquant un renouvellement moins rapide.

GRAPHIQUE 2 : ventes de voitures neuves selon la motorisation



Champ : France hors DROM, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.
***Source :** SDES, RSVERO*

Une hausse de l'activité de la branche et des dépenses des ménages

Du point de vue des entreprises, en lien avec l'augmentation de l'utilisation des transports collectifs, la production de la branche relative au transport de voyageurs augmente en 2024 (+ 4,3 % en volume) et atteint 69,1 milliards d'euros en valeur, soit 2,4 % du PIB. Cette évolution est supérieure à la moyenne avant la crise sanitaire (+ 1,6 % par an en moyenne entre 2010 et 2019).

Elle se répartit entre les transports aériens (20,2 milliards d'euros, en augmentation de 1,2 % en volume depuis 2023), les transports urbains et suburbains (14,6 milliards d'euros, + 6,5 %), les transports ferroviaires interurbains (13,3 milliards d'euros, + 3,8 %), les transports routiers (9,1 milliards d'euros, + 7,1 %) et les autres transports (12 milliards d'euros, dont 7,2 milliards pour les taxis et VTC ; + 5,5 %) - (*graphique 3*).

L'évolution depuis 2019, de 4,2 % en volume, est très différente selon les branches du transport de voyageurs : les transports ferroviaires, urbains et suburbains, et autres sont en augmentation de plus de 10 % tandis que les transports routiers et aériens diminuent de plus de 10 %.

Pour ce qui est des ménages, parmi les dépenses de consommation des ménages, 10,1 % (155 milliards d'euros) concernent les déplacements individuels (hors assurance). Cette part fluctue mais est dans l'ensemble en lente diminution sur le long terme (elle était de 11,6 % trente ans auparavant). Les dépenses en transport collectif correspondent quant à elles à 2,4 % de la consommation, contre 1,6 % en 1994. Au total, le transport de voyageurs représente 12,5 % des dépenses, soit 2 777 € par habitant sur l'année (+ 1,5 % en 2024), montant en hausse surtout pour le transport collectif qui augmente de 8,0 %.

Après de fortes augmentations en 2022 et 2023, les prix se stabilisent en 2024 : + 0,1 % pour l'ensemble des transports (hors assurances), dont + 0,8 % pour les achats de véhicules, - 1,1 % pour les dépenses d'utilisation des véhicules, + 2,9 % pour les services de transports de voyageurs.

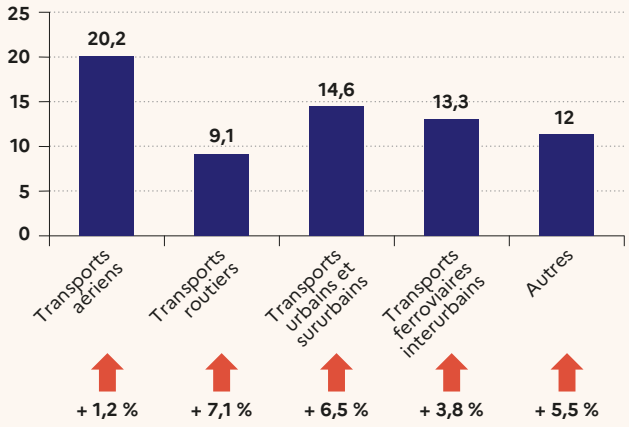
Les exportations de services de transports de voyageurs représentent 8,2 milliards d'euros (en diminution de 0,7 % depuis 2023 et en augmentation de 23,9 % depuis 2019) ; les importations sont de 8,0 milliards d'euros (en augmentation de 0,8 % depuis 2023 et de 1,7 % depuis 2019). Ces échanges relèvent en grande majorité du transport aérien.

Un tissu socio-économique dynamique

En 2022, le secteur du transport de voyageurs compte environ 81 200 entreprises, en augmentation de 3,2 % par rapport à 2021 (et de 5 % par an en moyenne depuis 2017). Les entreprises relevant d'une activité principale de taxi ou VTC en représentent 90 %, le reste se répartissant à parts presque égales entre transport routier de voyageurs (cars) et autres secteurs.

GRAPHIQUE 3 : production des branches du transport de voyageurs

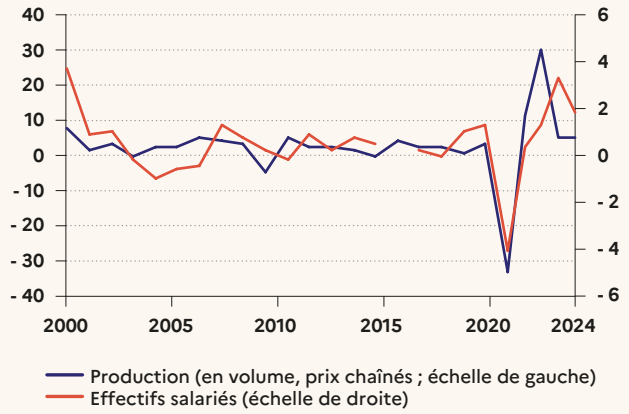
En milliards d'euros courants, 2024 ; évolutions en volume entre 2023 et 2024



Source : *Insee, Comptes nationaux – base 2020*

GRAPHIQUE 4 : évolution de la production et de l'emploi

En %



Note : du fait d'une rupture de série, les données de l'emploi en 2015 ne sont pas comparables à celles de 2014, l'évolution annuelle n'est donc pas présentée.
Champ : France pour la courbe de production ; France hors Mayotte pour les effectifs salariés.
Source : *Insee, Comptes nationaux ; Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Urssaf, Dares, Insee*

En 2024, près de 11 000 micro-entrepreneurs ont été immatriculés (+ 22,1 % par rapport aux immatriculations de 2023, + 54,9 % par rapport à celles de 2019) et un peu plus de 8 900 entreprises relevant d'autres statuts ont été créées (+ 13,3 % par rapport à 2023, + 12,0 % par rapport à 2019) dans le secteur ; dans les deux catégories d'entreprises, les taxis et VTC en représentent plus de 90 %. Sur les dix dernières années, la tendance générale de la création d'entreprises dans les transports de voyageurs est à la hausse, à la fois sous le statut de micro-entrepreneur, mais aussi sous les statuts plus classiques.

MÉTHODOLOGIE

Les données en voyageurs-kilomètres concernant le transport intérieur de voyageurs dans son ensemble comprennent les transports routiers (individuel en véhicules particuliers, autobus, autocars et tramways), les transports ferrés (trains et métros) et les transports aériens (vols intérieurs à la France métropolitaine uniquement).

Les chiffres sur l'emploi incluent aussi le fret ferroviaire ; il n'est pas possible de distinguer le transport de marchandises et de voyageurs dans l'emploi de certaines entreprises représentant une très grande partie de l'emploi ferroviaire.

Pour le transport aérien, le champ varie ainsi : vols intérieurs à la France métropolitaine pour les mesures en voyageurs-kilomètres et la consommation d'énergie ; France entière pour les émissions de GES ; et ensemble du secteur aérien pour les données sur les entreprises, la consommation des ménages et l'emploi.

Les exportations de services de transport comprennent ceux qui sont fournis par des producteurs résidents à des agents non résidents, par exemple des passagers. Inversement, les importations de services de transport rassemblent ceux qui sont fournis par des producteurs non résidents à des agents résidents.

Les défaillances d'entreprises (au nombre d'environ 750) augmentent elles aussi en 2024 (+ 33,3 % par rapport à 2023 et + 9,1 % par rapport à 2019), comme dans l'ensemble de l'économie. Les taxis et VTC sont concernés par 86 % d'entre elles.

Le secteur du transport de voyageurs (*voir méthodologie*) emploie environ 432 400 salariés en 2024, soit 2 % de l'emploi salarié du secteur privé hors intérim. Parmi ces emplois, 27 % concernent le transport collectif urbain, 24 % le transport routier de voyageurs, 21 % le transport ferroviaire (y compris fret), 13 % le transport aérien, 3 % le transport maritime et fluvial et 11 % les autres transports de voyageurs (dont 8 % les taxis et VTC).

L'emploi du secteur augmente de 1,8 % en 2024 (après + 3,3 % en 2023, la plus forte hausse depuis vingt ans) et de 2,3 % depuis 2019 (*graphique 4*). Sur cinq ans, il diminue dans le transport ferroviaire et aérien et augmente dans les autres secteurs ; la plus forte augmentation concerne le transport collectif urbain (en nombre d'emplois) et les taxis et VTC (en proportion).

Antoine Sauques, SDES

POUR EN SAVOIR PLUS

- Bilan annuel des transports en 2024, SDES, novembre 2025.
- Chiffres clés des transports - Édition 2026, SDES, avril 2026.

À PROPOS

Le Commissariat général au développement durable (CGDD) est la direction générale de l'économie et de la consommation durables, des données, de la recherche et de l'innovation du ministère chargé de la transition écologique. Le service des données et études statistiques (SDES) est le service statistique ministériel de l'écologie, de l'énergie, de la construction, du logement et des transports. Il collecte, produit et diffuse les statistiques de référence de ces domaines et contribue à la conception et au suivi de ces politiques publiques.

Commissariat général au développement durable • Service des données et études statistiques (SDES) • Sous-direction des statistiques des transports

Directrice de publication : Emmanuelle Walraet • Rédaction en chef : François Leray • Coordination éditoriale : Amélie Glorieux-Freminet • Maquettage et réalisation : La Netscouade

Dépôt légal : juillet 2026 • N° ISSN : en cours

Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr